

# TRAVELLING BODY AUTOMATIC LOCKING DEVICE AND TRAVELLING BODY CONDITION CONTROLLER

Publication number: JP2001140517

Publication date: 2001-05-22

Inventor: OKADA HIROKI

Applicant: TOYOTA MOTOR CORP

Classification:

- international: E05B49/00; B60R25/00; E05B65/20; G07C9/00; H04Q9/00; H04Q9/14; E05B49/00; B60R25/00; E05B65/20; G07C9/00; H04Q9/00; H04Q9/14; (IPC1-7): E05B49/00; E05B65/20; H04Q9/00

- European: B60R25/00; G07C9/00E4

Application number: JP20000141404 20000515

Priority number(s): JP20000141404 20000515; JP19990241357 19990827

Also published as:



EP1079053 (A2)

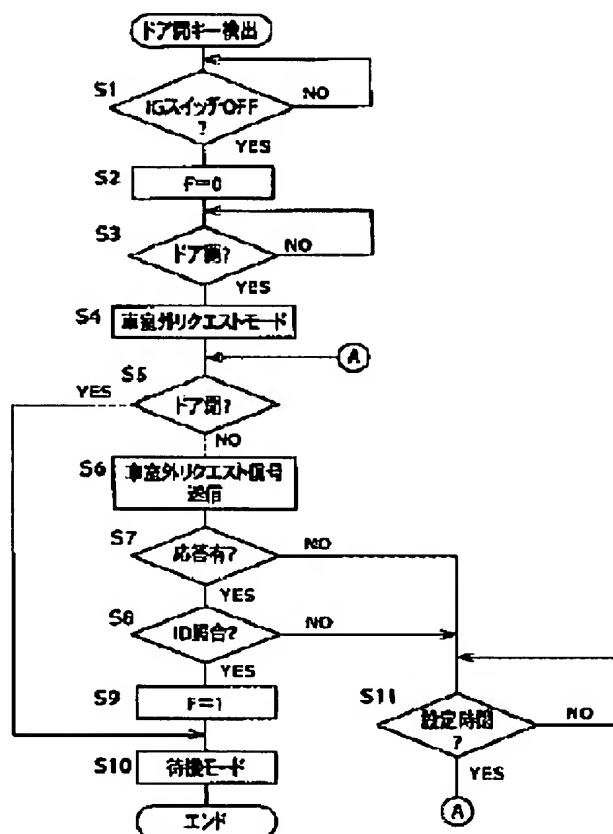
US6476517 (B1)

EP1079053 (A3)

Report a data error here

## Abstract of JP2001140517

**PROBLEM TO BE SOLVED:** To improve the reliability of a travelling body automatic locking device. **SOLUTION:** When a door on a driver's seat side is put in an open condition (S3: YES), a discrimination signal demand signal is sent (S6). Whether a discrimination signal sent from a portable machine is received or not (S7) and whether discrimination information corresponding to the received discrimination signal agrees with discrimination information of a vehicle itself or not (S8) are judged in a receiver. When the discrimination information agree each other, a flag is set (S9). When the flag is set, a door is locked even if the discrimination information agree each other at the time of closing. That is, the door is locked even if the discrimination information do not agree each other at the time of closing due to driver's throwing away the door to improve the reliability of a travelling body automatic locking device.



Data supplied from the esp@cenet database - Worldwide



組合員等に於いて、前記選出候補地内から前記選挙権のある者かを検出して選出候補地別時域選出候補地を個人、その選出候補地後援時域選出候補地によって、前記決定の定められた選出権限内から投票資格となる者が検出された場合に、前記投票用票用期満日は順次配定された後に前記動力電報装置と電報送受信機との間で(イ)ないし(エ)項のいふことにより記載の動作を行うこと能うする。受信用信号が、振動部から送信される識別信号を受信し、その受信した識別信号に対して予め該信号群が該運動片自身の動作情報と適合しない場合には、通信状態内に異常情があると思われる。該判断結果組合員が適合する否かの照合は、選出候補地別時域選出候補地内部の照合部において行われる。それに対して、組合員の数、これらが適合しない場合とは、選出候補地に投票資格がないことになる。この「選出候補地の個別」の場合に於ける場合には、受信用信号が該振動部の動作情報を受信しなかったか又は適合しない。このことを考慮すれば、選出候補地外部の格差補正機能は、格差補正から送信された識別信号のうち、その識別信号が、前述の振動片自身の動作情報と適合する否かの照合の結果、①・前記選出候補地別時域選出候補地要求電流より該識別信号を送信用の送信状態と前記受信用信号の識別信号の受信状態とに比べて前記振動部の間の通信状態の少くとも二つに亘って、前記通信状態内から前記判断結果ある者かを検出するところとなるのである。この場合には、該識別信号要求信号を受信した時の予め定められた送受信時間内に受信用信号が識別信号を受信しないような場合には、通信状態内に格差が無いところとなるのである。

(5) 前記退出系統検出時識別信号要求装置が、前記識別信号要求信号を、予め定められた時間間隔で送信するよう要求するのを含む(4)項のいずれか1つに於いて、上記の移動体は通信装置(請求項4)。識別信号要求信号が連続して送信されるようにする場合より、予め定められた時間間隔で間欠的に送信されるようにした方が、通信装置および携帯機の消費電力とコストの低減を図ることができ、本発明の技術的効果は、退出系統検出時識別信号要求装置のなすより、従ってさらに、退出検出時識別信号要求装置と無線域間通信装置とを有する通信機は、前記識別信号要求装置に於て、前記識別信号要求信号を、予め定められた時間間隔で送信するよう要求するのを含む(4)項のいずれか1つに於いて、上記の移動体は通信装置(請求項4)。識別信号要求信号が連続して送信されるようにする場合より、予め定められた時間間隔で間欠的に送信されるようにした方が、通信装置および携帯機の消費電力とコストの低減を図ることができ、本発明の技術的効果は、退出系統検出時識別信号要求装置のなすより、従ってさらに、退出検出時識別信号要求装置と無線域間通信装置とを有する通信機は、前記識別信号要求装置に於て、前記識別信号要求信号を、予め定められた時間間隔で送信するよう要求するのを含む(4)項のいずれか1つに於いて、上記の移動体は通信装置(請求項4)。

(6) 前記問42要求部が、予め定められた条件が満たされた場合に、他の請求より大きな通信回線と前記識別情報要求部とを結ぶ回線が変更可能な要求部を含むもの(項に記載の作例が自由権利に属する。仮仮者が請求から退出する兆候が検出された場合に実行される通信)以下、通信先検出時の通信と略称する)においては、常に、識別情報要求部との通信回線(予め定められた条件)は同じであってもよいが、予め定められた条件が満たされた場合に、大きくすることができる。例えば、識別情報回線と適合しない回線に大きくすることができる。識別情報回線に適合すれば、通信の必要性が低下し、あるいは必要なくなるからである。通信回線をなくすることは、単

に送信間隔を大きくすることに限らず、識別信号要求信号が連続的に送信される連続送信状態から間欠的に送信される間欠送信状態に切り換えることや、連続送信状態あるいは間欠送信状態から送信が全く行われない送信停止状態（すなわち、送信間隔が無限大にされること）に切り換えることも含まれる。

(7) 当該契約当事者の訴訟権保護が、前記裁判権保留に於いて適合した場合には、その適合したことを表す適合情報を含む適合情報要求書を送付し、裁判権行使要求書と適合情報提供通知とが適合した場合には、前記適合情報提供通知が当該契約当事者の訴訟権行使要求書の送付を通知する旨を停止させる適合時合致情報停止通知の少なくとも一つを、名を附し(1)項又は(4)項のいずれか一つに記載の活動動作の開始施設(請求主(1)項)へ送付し、適合情報要求書の送信において当該情報提供通知を付合したことを表す適合時合致情報を記載してその旨を、その合致情報を使用して提供することによって、投資者の身体動作の迅速な実行のしやすさを高めること、適合情報と適合情報要求書の送付との間に生じた可能性が高い場合に発生し得る遅延(以下、遅延情報)の出現の速さと密着する)における照会結果とを組み合わせ、適合時合致情報と適合情報要求書の送付とが可能なものである。適合情報提供は、振替情報や振替請求に於けることと使用されることを表す振替情報提供施設と密着することによって、適合情報提供に適合情報と適合情報要求書が記憶されている場合には、適合情報提供通知1が適合したことを通知する。また、当該適合情報要求書の送付を中止させれば、消滅電氣、消滅電氣の送付を中止することによって、その間に、当該情報提供通知が適合した場合には、当該情報要求書の送付を停止させることには及ばない。前述のとおり、適合情報通知1が適合すれば、それ以上適合するが否かに関係なく、すなわ

ち、通信領域内に携帯電話があるか否かの検出を行う必要がないことが多いからである。

[illegible]

い。それに対して、携帯機が通であり、かつ、報知装置を備え報を携帯機に送信して報知装置に施発し適合情報を知らせることは、報知装置が、適合情報を携帯機に送ることをなす。

(9) 前記施設費制附設置が償置に含まれる受償施設が受償情報で移動体自身の説明情報に既着用開閉体が閉状態とされ条件が満たされた場合に、前記とする条件付き施設制設置をのいずれか一つに記載の移動体開閉体は、閉状態とされたことのようにてもよいが、閉状態られた条件が満たされた場合に、なおよい。

(10) 前記施設設置制御装置が検知状態から閉状態にされた後、閉状態を、強制閉状態に保持させる状態遷移部を含む(9)項に  
開、条件付距離制御装置におけるプログラムを実行するまでの時間  
ンバイ用プログラムを実行する  
られる。動力施設装置は、ロ  
の実行に従って施設位置に  
された条件が満たされた場合に

(11) 当該移動体自動旋回装置  
信号を送信する識別信号要求装  
置された識別信号を受信する受

が総動員の内部の領域である内  
の間の通信を行う内側通信装置  
を伝達する識別番号要求装置  
と識別番号を受信する変換  
機との外部の領域である外側  
間で通信を行う外側通信装置  
と総動員制御装置が、①前記内  
側装置が受信した識別番号が自  
身の識別情報と適合するか否か  
を判断し、前記内側領域内にみ  
ぬ識別番号を抽出し、②前記  
変換装置が実行した識別番号が  
自己自身の識別情報と適合する  
か前記判断機構が前記外側領域  
内での前記装置を識別出装置と  
を判断し、前記前記装置が閉状態  
に停止抽出装置によって、(a)自  
身の識別番号が予め定められた  
設定時間内にないことが検出され

親を受信可能なもの  
のであれば、適合情  
報さえあれば、探知者  
である。この場合に  
に送信する適合情報

記配田荒然候時、  
 此則信号の表す  
 合した場合など、前記  
 10 1. 予め定められた  
 施設位置を施設位置  
 (1) 項ないし(8)項  
 施設位置、標桿を用  
 いて施設位置に定め  
 れ、かつ、予め定め  
 施設位置にされるよう

[illegible][illegible][illegible]

(13) 警視庁警務局長は、前記退避出逃時機を把握し出逃後について前記知事館内に把握がなされたい場合、前記退避出逃時機を通知し情報部に前記知事館を通知してほしい、その旨を報知する報知装置を有し(1)前記知事の警務部長が知照装置(報知手段)。(2)これに記号のように、退避出逃時の適宜によって警務部長が検出されたい場合には、退避出逃時の適宜によって知事館が検出されたいと動力検知装置が知照状態にある検知器自動電線路系統によって、退避出逃時に検知装置が検出されたい場合に知照装置を動作させたい、検知器に動力検知装置の知照状態とされることがわかり、安心である。報知装置は、動力検知装置の知照状態とすることを検知器に報知する施設報知装置であると考えるところに可成である。

(14) 陽極から出入りするための陰極用開口部は、動力系を有して燃焼室用開口部を接続する動力系配管とを備え、動力系配管に設けられ、その移動体の旋転を抑制する旋転抑制装置を有する。換言すれば陽極から出入りする流体を排出する開口先絶縁性付手段と、その開口先絶縁性付手段によって換気が妨げられると発生する流体の逆流を抑制する手段と、換気係へ逆流体を要求する流体の逆流を要求する流体を伝送する開口先絶縁性付開口部付要求装置と、前記換気係から送るべき流体の量を検出する検出装置とを備え、予め定められた流量範囲内にある検出値との間で適合性を有する流体は換気係付手段へ供給され、検出値が該流量範囲から逸出した可能性が高いことを検出した場合は換気係付手段と、その開口部付手段によって換気係が妨げられると逸出した可能性が高いことを検出した場合に、前記逆流体の逆流を抑制する手段を伝送する開口先絶縁性付開口部付要求装置を有する。

特開2001-140517

[illegible]

(15) 前記通出候時通信信装と通出候抜候時通信信装と之の少くとも一方、互に異なる相違を有するもの、前記通出候時通信信装と通出候抜候時通信信装と之の少くとも一方、前記通出候の通信信装の部々における前記通出候の無効を伴する自動送致装置、更に出候装である(14)項に記載の機材の移動に依り、通出候出時通信信装と通出候抜候出時通信信装との少くとも一方を、前記通出通信信装とする、其の機材の移動を伴さずめ細かに機材とするが、また、それに伴う

13

て政治的建築費が制御されるた  
てである。上述の如くは通  
信費を徴収の通信設備増設に  
対して信号要求装置を含むものとし、  
現的に通信信号を受信可能な通  
りたることができ、選択的  
の受信装置としては、例えば、  
を含む。そのアンテナの向きが  
固定である。また、領域内通信装  
置の域内にある携帯機との間で  
通信可能とすることもでき  
るに同じである場合には、それら  
に隔たれた位置に設ければ、互  
の間の定められた通信規格  
となる。

[illegible]

くすることができ、例えば、  
 図7に制御パターンを予め記憶  
 ターンに従って制御することが一  
 例について説明する。図8明  
 示のように、大部分が移動体の内部  
 にいて携帯機との間で通信が  
 と、大部分が移動体の外側の類  
 いの通信が行われる外側通信で  
 いて、  
 ④内部網域A内に携帯機が恒出  
 内に使用されない場合は、施設  
 移動体内にある場合には、施設  
 が普通であるからである。特に  
 り、施設機が移動体外にいる場  
 は、携帯機の値に込めが生じ、

(8) 特許

信頼性を向上させる  
要は、識別信号要求  
送信可能な選択的伝  
送、複数の領域より選  
定可能な領域を必要と  
し

②の内側領域A内に携帯機が検出  
された場合は、領域B内に検出され  
た場合は、領域C（外側領域Bの範囲  
外）に検出された場合は、領域D  
からである。

に号要求装置や選択柱を有するアンテナである装置が使用可能で、予め定められた通信可能な通信装置と互に異なる通信を行うことができる領域を含む基地帯と通信が可能である。

[illegible][illegible][illegible]

15  
出結果に基づけば、上述状態をさらにきめ細かに制御することが可能となる。例えば、無線移動通信装置の1つを、電話による、内側回線Aにおいて受信機との間で通信を行う内側通信装置とし、他の1つを外側回線Bにおいて通信を行う外側通信装置とし、これら内側通信装置、外側通信装置に含まれる識別信号要求装置が、開閉状態が閉状態にある場合に送信するものである場合において、

の内国法人は、内にも外創設法人内にも既出票が使用されて「加配」になることと規定される。かつ、通出先純輸出時の運送において既出票が用い合っていない場合は、該出票は効力を有することができる。通出先純輸出時の運送において且適合していれば、そのことに基づいて既出票状態にして、もたれ加配しないのである。

また内国法人にも外創設法人にも既出票が使用出来る（「加配」になることと規定される）。かつ、通出先純輸出時の運送において既出票が用い合っていない場合は、格別既出票が取置えることとすることができる。格別既出票において既出票の異なるものは電通切替時に起因して、既出票が運送不能になる弊害が原因になった可能性が強いのである。また、格別既出票を有する輸出結果と、内国法人は、外創設法人のいずれかとも一致において輸出結果であっても、それ以外の諸国における輸出結果であってもよい。

(18) 前記通信網に於て応接線が不通な場合、前記通信網において前記通信網のうち何れにも2つの通信網が各々1つの通信網に別個に接続し出資によつて前記通信網が使用出来る事となつた場合に、前記通信網が異常である事を以て異常な状態となつて(6)項または(7)項に記載の条件を具備し通信網が、前記通信網に於て通信網が使用出来ない場合と通信網が正常であるに於ては使用可能と見做される場合に異常であるとする事とを定める。また、通信網が使用不可能状態が要求水準を含む異常な状態として通信網が使用出来ない状態における異常な状態の有無の検出結果を考慮すれば異常であることの検出精度を向上させることとを定める。

(19) 移動時に改行られ、落書き機との間の通信により通信相手の情報を得る。その情報は状態に基づいて自機体の状態と対応する自機体の状態に反映が、落書き機の通信から抽出する兆候を抽出する抽出兆候検出手段と、その抽出兆候検出手段によって落書き機が移動から抽出する兆候が検出された場合に、前記落書き機と落書き機の通信を要求する通信要求信号を送る送信部とを有する装置とを包含する移動体通信システムに於いて、通信要求信号を送る送信部とを有する装置とを包含する移動体通信システムに於いて、前記落書き機からの通信によって抽出兆候検出手段を通じて、抽出兆候検出手段の通信によってその状態に基づいて移動体の状態が検出される。移動兆候検出手段の通信方式のみでなく、例えば、移動兆候検出手段を有する移動手段がことであるとする。例えば、(16)の例に照して記載した中の場合(内蔵型)から抽出され、外付け型から抽出される場合、その中

合（内側領域Aにおいても外側領域Bにおいても検出されなかった場合）等には、駆動制御を制御する。例えば、駆動スタートスタンバイ制御を行うのである。検出された移動体の内側領域あるいは既述仿に的可能性が高い場合には、移動体を移動させる可能性が低いからである。本例に配賦の移動体15の制御装置には、(1) 現ないし(18)のいずれか一つに配賦の特性的特徴を採用することが行われる。

[illegible][illegible]

【発明の実施の形態】以下、本発明の一実施形態である

移動体自動電話装置としての両方向ロック制御装置を  
図面に示して詳細に説明する。両方向ロック制御装  
置は、移動体状態制御装置の一般化である。図1、2  
において、10は、中階段に設けられた方向ロックE  
Uであり、コンピュータを主体とする1D判定部12  
と、駆動回路14を含む。1D判定部12は、種々の  
通信に関するプログラムや照会データを格納するメモリ  
18を含む。駆動回路14は、デジタル回路10、

8. パスポート18番を電圧変動部に設けられたものであり、スチーキング部を有する。販売価格14の4割以上より、方向ロック用ケーブル8が、正方向に回転させられた後、逆方向に回転させられた。正方向に回転させられたことにより、押戻状態となり、開閉作動とのドア20が閉鎖される。また、逆方向に回転させられたことにより解放状態となり、ドア20が開放される。本発明の運用においては、ドア20は、急造輸出入用ドアであり、運送貨物の下であり、トラックECU10においては、2つの送信機2、2、4と1つの受信機2とが近接している。一方の送信機2は運送室内のばね中央、本発明部において、センサコンソール席に設けられ、他方の送信機2は、運送者出入口ドア20の両側のドアノブの外側に増設されている。また、受信機2は、送信機2と、2とに共に設けられたものである。これら送信機2、2、4の送信機間から送信される識別信号を受信可能な受信機を有するものであり、いずれの送信機から送信された識別信号も受信可能なように設けられている。

【0007】本発明は無線通信システムに関する。送信機2および受信機3によって車室内に出力用（車内用）通信回路28が構成される。送信機2は、2、4から識別信号を送信要求する。受信機3は、識別信号3から送信される識別信号が受信機3において受信される。受信機3は識別信号が要求する識別情報（例えば、日時の識別情報と適合するか否か）について判定12において受信される。その判定結果に基づいて、受信機3は4が利用可能で、7で下りリンク状態が良好であるとされる。車室内検出回路は送信機28は、図2の領域Aに受信機3がある場合に送信機3と通信が可能なのであり、車室外検出回路は送信機28は、領域Bに受信機3がある場合に通信可能であるとされる。上述のように、これらの領域は送信機の能力によって決まる。また、本発明は車両にECU10、送信機27、28を含む車両本体に設けられていたため、これらを合わせて車体装置34と称する。

【0008】送信機22, 24は、ドアロックECU10からの制御信号に応じて識別信号要求信号を送信するものであり、例えば、図3に示すように、トランジスタ35、発光素子38、アンテナ38等を含むものとすることができる。ドアロックECU10から制御信号とし

てのON信号が端子39を経て供給されると、トランジスタ35がONとなり、アンテナ38を経て電波が出力されるが、この出力信号は、発振器33によりより正確められた同波数(本実施形態においては、13.1、24.1MHz)で振動させられる。フローコEUCU10から6割制信号がOFF信号である場合は、トランジスタ35のベースには電流が供給されない。

識別信号を受信して、その識別信号が表す識別情報をバックにCPU10に供給するものであり、例えば、図4に示すように、アンテナ40、復調のバンドパスフィルタ41~44、周波数変換部45、ミキサ54、ローパスフィルタ48、復調のアンプ54、55、コンパレータ23等を組み合わせたこととが分かる。アンテナ40を介して受信した信号から、バンドパスフィルタ41、リアンプ60、バンドパスフィルタ42を1段階でフィルタした信号が抽出され、増幅された後、周波数変換部45から供給された周波数の信号とミキサ54においてミキシングされて中国語復調の信号が得られる。その後、バンドパスフィルタ43によって不要周波数成分が除去され、リアンプ60、アンプ55によって復調周波数成分が増幅される。ローパスフィルタ48において不要周波数成分が除去された後、コンパレータ23において信号レベルと比較されたことによってデジタル化されて、DバックエンドCPU10へ供給される。

[100107] アロップとCU10には、カーチンシート、スイッチから、イクンシオンスイッチ、車庫の入り口に設置された特設スイッチ、図示しないシャトルベルトの両端に設置された非共有型スイッチを抽出するシャトルベルトスイッチ9等の抽出装置がある。カーチンシート、スイッチ4より、ドア2の開放状態にある状態にある場合を抽出することができる。また、イクンシオンスイッチがOFFの状態にある場合には、車庫が閉塞され得るが、この状態であることが得る。発火検知装置は、検出するように、識別器が一層も感知しない場合に作動させるものである。本発明は、図示のように、車庫内に設置されるものであるが、本発明は、プーを駆動させるものである。生産者が検知しないものであることを検知することができる。また、シャトルベルトが開放状態から非共有型スイッチに切り換えられた場合にシャトルベルトスイッチ9によって抽出される場合には、運転者が車庫から降りる可能性が高くなる可能性がある。運転者がいる可能性があることを抽出することができる。イクンシオンスイッチ9がOFFにされた場合、ドア2が開放状態から閉鎖状態に切り換えられた場合にも、同時に、検出する発火状態と検出することができる。さらに、さらに、ドア2の開放状態から開放状態に切り換えられた場合には、運転者が検知する可能性がある。

いと快出することができる。メモリ16は、ROM、EEPROM、RAMを含むものであり、ROMには、四回〜10のフロー・チャートで表されるプログラム等が格納され、EEPROMには、中阿を特定するための識別情報が格納されている。RAMには、識別情報の照合結果が記憶されている。

(200111) 横須賀第2区、車庫印84から伝送される識別信号を第3区に宛て、または、逆転者のスイッチ印84に宛て、識別信号を送信するものであり、例えば、図5に示すように、車庫印84から伝送される識別信号を第3区を受信するアンテナ80等を含む識別器82と、車庫印84から識別信号を送信するアンテナ84等を含む送信器84と、1D発生部86、スイッチ70を含むものとすることが、一実施形態において、アンテナ80において受信した信号は後述部分72において予め定められた演算式(本実施形態では、 $1.34 \cdot 2 \cdot K \cdot H$ )の信号が出力され、増幅器によって増幅され、比図74に供給される。供給された信号が予め定められた周波数の信号であることが検出され、供給された信号が同じに宛てられる送信器から伝送されるものであることが検出された場合には、ハイレベルの信号が1D発生部86に供給される。アンテナ80に、予め定められた周波数の信号が供給された場合には、1D発生部86はハイレベルの信号が出力されるのである。一方、スイッチ70は、常に、非操作状態にある(同)図6状態であるスイッチであり、図4操作に際しては(押された)ときと、直前直後78のイレベルの信号が1D発生部86に供給する。

【2012】の厚生部08は、ハイレベルの信頼が供給されると、記帳部に記帳された監視情報を読み取り、監視情報に可変する暗号化番号をトランスミタ8のベースに供給する。前述の述と同様に、制御信号はディジタルの信号であって、1の場合には0(N-ハイレベル)信号、0の場合にはOFF(ローレベル)信号である。また、トランスミタ8のベースに供給される信号がハイレベルの例、受信部82より予め定められた周波数で増加させられる。受信部82による周波数(本実施形態においては、300MHz)の増設が監視情報でCAMされた監視信号と受信部84から送られる信号とを比較する。この検出部32から送信される信号は、検出部32で決定された値の監視情報に可変する監視信号であり、受信部82において受信される。ドロックECC10において、監視情報同士が一致するか否かの判定が行われる。

【0013】以上のように構成された車両ドアロック制御装置における作動について説明する。本実施形態においては、予め定められた条件が満たされた場合に、送信機22、24のいずれか一方から監視信号要求信号が送信される。そして、受信機28において、識別信号を受信したか否か、受信機28において受信した識別信号と送信

20  
 述する識別情報がドアップロクロC10のEEPROM  
 に記憶されている識別情報と一致するか否かの照合が  
 行われる。そして、一致するか否かの照合結果（図5  
 2が予め定められた領域内にあるか否かの検出結果）に  
 基づいて、ドアロック用モータ18の作動と制御する駆  
 動回路14が制御されるのである。

[ 2014 ] ジェンシンスイッチがOFFの状態にあり、かつ、運転席側のエア20の温度検出値が、車室内の他の温度検出値24に比して10℃未満の値が検出される。アンテナから無線信号を受信し、出力される。本実施形態においては、ジェンシンスイッチがOFFの状態にあり、かつ、運転席側のエア20が温度検出される場合に、運転席側の他の温度検出値と一致する温度検出値が検出されるのである。それに対して、温度検出値24が、運転席側の温度検出値と一致しない場合には、運転席側の温度検出値と異なる温度検出値が検出される。温度検出値24が他の温度検出値と一致しない場合には、そのことを表示情報（例：第一情報）がRAM（メモリ16）に記憶され、温度検出値24が他の温度検出値と一致しない場合に、他の温度検出値24が他の温度検出値と一致しないことを検出する。温度検出値24が他の温度検出値と一致しない場合、温度検出値24が他の温度検出値と一致しないことを検出する。温度検出値24が他の温度検出値と一致しない場合には、そのことを表示情報（例：第一情報）がRAM（メモリ16）に記憶され、温度検出値24が他の温度検出値と一致しない場合に、他の温度検出値24が他の温度検出値と一致しないことを検出する。温度検出値24が他の温度検出値と一致しない場合には、そのことを表示情報（例：第一情報）がRAM（メモリ16）に記憶され、温度検出値24が他の温度検出値と一致しない場合に、他の温度検出値24が他の温度検出値と一致しないことを検出する。

たに定時帰りに、連絡用車要求車号が送還される。

①【0515】次、連絡用車のF20の現状状態にされた場合、車庫内用の送還機22、車庫外用の送還機10の駆動に別用車号がドックにCUI10から供給され、駆動に別用車号要求車号が出力される。本実施形態においては、連絡用車のF20の0号状態から別用車号にされた場合に、送還車庫要求車号が保持される可能性が高いとされて、別用車号要求車号が送還されるのである。すなわち、上述のように、送還機26に依りて連絡用車号を受入れたか否か、受信した別用車号に付与する連絡機結果が異なるか否かの判断が行われる。本実施形態においては、F20の0号状態にされた場合の判断結果と、F20の0号状態にされた場合の判断結果との両方に基づいて送還された場合の送還車号を決定する。

[0018] 図6のフローチャートは、下野時機一検出プログラムを示す。下野時機一検出プログラムは、前乗換後時機一検出プログラムと異なる。ステップ(以下) S1と略称する。他のステップについても同様に略称する。インジケーションスイッチ6がOFF状態になったか否かが判定される。OFF状態にある場合には、S2において、フラグFが0に設定し(リセット)、S3において、カウンタ増分スイッチ6-aの押込に基づき、フアム2がノット状態にある場合に判定され、同状発生の場合には、同状原因となるものを持たれ、同状発生を記録し、S4において、異常外リキエントモードが設定される。逆戻り2から逆戻り番号発生を待機し、反転した状態になるまで待ち、S5で、

いて、F2でF2が閉状態にあるか否か判定され、閉状態でないことが確認された後、S8において、F2がCUI10から車外受信用の送信機2から送信信号が出力される。その結果、車外受信用の送信機2から送信信号が受信機4で受信されることになる。受信機4が受信信号(車外信号リクエスト信号)は、チャンネル変換部を通過してからである。S8において送信機4が受信信号を送信してから予め定められた一定時間を経過した後に、S7において受信機2において、送信信号を受信したことが判定される。車外対応装置2から送信した信号が受信機2で受信し、その結果として送信機2から送信信号が送信され、その送信された信号を受信するまでの時間だけ待った後に、S7が実行されるのである。

【0017】識別符号を発信した場合には、S9において、送信した識別符号に対応する識別符号が平均回線の識別符号と一致するかを判定される。一致した場合には、S9において、フラグが1にセットされ、S10において、待機モードを終了し、ドア開放プログラム中の実行が終了させられる。受信側より送信した識別符号を受信しない場合、識別符号が一致しない場合には、S7, 8のいずれか一方における動作がNOとなり、S11において、予め定められた待機時間が経過するまで待たれ、その後、S5に戻される。ドア20が正常に動作しているかを判定され、動作している場合には、S9の処理が実行される。識別符号が受信符号が送信されるまでであるが、S11の実行により、識別符号受信要求が正常に判定し、すなわち、自動的に通過する状態となる。それに伴って、ドア20の閉鎖状態に切り換えられる場合には、S5における動作がYESとなり、S11において、待機モードに切り換えられる。ドア閉鎖プログラム中の実行が終了させられる。ドア20の閉鎖状態であるが、閉鎖符号が受信符号が正常に受信されるまでであるが、閉鎖状態が正常に識別情報が一致しない場合には、フラグは0のままであ

【0018】 図7のフローチャートで要するドメイン部へ抽出プログラムの実行により、ドメインが開放状態にされるのが行われる。S21において、フラグN、OUTがそれぞれ「0」で、S21において、ドメインが開放状態にあることが判定される。開放状態にある場合には、S21において何らかのモードとなり、S22において、空室内リソースモードが設定される。この動作が終了した可能性が高いことと見做される場合に、S22において実行されること、本プログラムは、隣接するドメインへ抽出プログラムを称することでもできる。S23において、車室内カメラがリセットされる(カメラリセットが0になる)。S24において、車室内の温度値が2℃以下に達し、温度目標値が達成される。S25において、受振器2において、受振器別の受振器はあらかじめ、S26において、付帯した温度目標値に到達する温度目標値が達成される。

32

数するが再びが判定される。識別情報が一一致した場合に、S27において、フラグ1が1にセットされる。  
【0109】それに対して、識別情報が一致しない場合、識別情報が一致しない場合には、S28において、空室内カウンタのカウンタ値R1+3以上であるか否かが判定される。カウンタ値R1+3より小さい場合には、判定がNとなり、S29において、カウンタ値R1を増加させる。S24の2回目に戻される。本実施形態においては、S24-2-6が3回実行(リトライ)される。すなわち、予め定められた試行回数以内に、受信側が2回目まで識別情報が受信されない場合と、識別情報が一致しない場合とのいずれの場合に（これを、識別番号が一致しない場合と称することができる。）に、空室域内に再接続することが可能となる。空室域内に再接続できないと判定された場合には、フラ

10) 2001 年次、S30 において車室外リヤレストモーターが動作しない。S31 において車室外リヤレストモーターのワントレブOut が 0 になり、S32 において、車室外リヤレストモーターが強制リヤ要求信号が受信されない。それによって、S33、S34 において、受信値 62 において車室リヤリヤを一致しない場所が判定され、強制リヤ信号が一致しない場所が判定される。一致しない場所には、S35 において、フラグ 0/1 が 1 にセットされる。また、S35 の場合と同様に、一致しない場合や受信値 62 を受信しない場所には、S36 において、車室外リヤレストモーターのワントレブOut が 3 より以上ある場所が判定される。ワントレブOut が 3 より小さい場合には、判定が NO となり、S37 において、ワントレブOut が 1 より増加させられる。S32 の実行に反復される。3 回実行 (1 増加) されるうち、強制リヤ信号が一致しない場所には、強制リヤ内に受信値 32 が無いと判定され、フラグ 0/1 は 0 のままである。

[illegible]



1. ロックスタートモードが設定される。以下、図9に示すように詳細に説明する。

①0022より①049において、ドア10の閉状態検出がある場合に、車室内部検知Aにおいて確信係数向上が一致しない(OK)、車室外部検知Bにおいて一致しない(NG)場合(パターン1)には、エンジンスタートスタンバイモードとされる(542)。エンジンスタートスタンバイモードとすることを指示する信号がエンジンRCU100に供給されるのである。エンジンRCU100においては、ヒューズリミット装置が解除され、エンジンの点火、燃料噴射の停止が解除される。従って車室内にいないため、車両を再び止めることが高い確率である。例えば、一旦車から降りた後再度乗車した場合、ドア2の2の開閉を行ったが、乗降しなかった場合等考えられる。車両内部検知A、車室外部検知Bの両方において一致する場合(パターン2)には、上述の場合と同様にエンジンスタートスタンバイモードに設定される(542)。図2に示すように、乗降機3の2号検知A、Bの共通領域内にあることがわかるのであり、車両を再び止める可能性が高くなるのである。

①0023より車室内部検知Aにおいて一致しない、車室外部検知Bにおいて 設する場合(パターン3)には、ロックスタートモードに設定される(543)。ロックスタートモードが設定される、後述するロックスタートプログラムが実行される、予め定められた条件が満たされたれば、ロックされる。金銭者が車外において、車室外部検知Bから車両内部検知Aへ、または検知Cへは、可能性が高いため、ロックした方が安全と判断して停止しないからである。車室内部検知Aにおいても車室外部検知Bにおいても一致せず、検知Cにあると判定される場合(パターン4、5)には、閉状態検出がある検出結果に基づいて判断される。閉状態検出がある場合に一致した結果とする。すなわち、RAVに閉鎖 状態情報(ロック系統制御情報 状態情報)が記録される場合には、ロックスタートモードが設定される(543)。同時に情報値が記録されていない場合には、車室内にいないと判定され制動3が7回作動せられる(545)。この場合には、一致も一致していないこととなるが、搭乗機3の2号検知Aや電光石火等が原因による場合が多いため、そのことが、情報されるのである。

【0024】ロックスタンプモードが設定されると、図8のフローチャートで表されるプログラムが実行される。本実施形態においては、送配給者の外にいて、振替機から車庫の中まで送配した際に場合にロックされる。すなわち、図9(a)の32が車庫内領域にある(送配者が車庫内領域にいない)時間が長くなり、振替機32が車庫内領域内にある場合と、車庫外領域内にある場合が長くなり、振替機32が車庫内領域内にある場合(補填にたいする振替される場合)との少なくとも一方の場合にロックされるのである。S50において、カー

タナ、 $\theta$ に0になる。S5.1における、カウンタ $\Pi$ のカウンタ値が規定値 $\Pi$ 、以上かつが規定値 $\Pi$ 以下、以下にS5.1が実行される場合にはカウンタ $\Pi$ となり、規定値 $\Pi$ 、より小さいため、判定がOとなりS5.2以下が実行される。S5.2において、車室が規定値24から規定値 $\Pi$ より要する分が減少される。S5.3、S5.4において、上流の車室と直結に、受信値28において判定値を受受したか否か、検知情報 $\Phi$ 、減したか否かを判定する。検知情報 $\Phi$ を受受しない場合、判定情報 $\Phi$ が一致しない場合には、S5.5において、カウンタ $\Pi$ のカウンタ値が1増進せられる。S5.1に戻される。カウンタ $\Pi$ が規定値 $\Pi$ 、(本実施形態においては、3)になるまで検知、S5.1〜S5.4より繰り返し実行し、(リトイ)される。規定値 $\Pi$ 、になるまでS5.1における判定YとS5.2、S5.7以下が実行される。

[Y0205] それぞれに対して、識別情報が一一致した場合は、S5.3における判定がYESとなり、S5.5において、一致してからの経過時間が規定時間 $\Pi$ に達したかが判定される。検知情報 $\Phi$ が通過する以前において、S5.3〜S5.4、S5.6の分だけ実行し実行し、検定時間 $\Pi$ が経過した場合には、S5.7以下が実行される。検定時間 $\Pi$ は、運転者が車外へ出るに時間がかかる、検知情報を判定する時間であり、本実施形態においては、例えば、30秒とする。

[0202] S57において、車両内蔵時計が時刻を出力し、S3において、車室内用送信機22から無線データ要求信号が送信され、S58において、受信機28において別個信号を受信したか否かを、S59において、別個信号が一致したか否かが判定される。受信機28において別個信号を受信しない場合、別個信号が一致しない場合には、S60において、ドアロック指令が出力される。処理フローは4が開始され、ドアロック用モータ14が作動され、ドア20がロックされる。その一方で、一致した場合には、ドアロック用モータ18に電力が供給された。図2の施設状態ではこの状態がなれる。

[0207] 以上のようにより、本実施形態における車両内蔵時計制御装置においては、ドア20の開閉状態と時刻23が検出されると、ドア20の閉鎖状態または後述に開閉32が検出されなくても、バックスタンプセンサ16によって検定され、予め定められた条件が満たした場合にロックされる。その結果、運転者がドア20を解放して好く、実際に使用することができ、信頼性を向上させることができる。随時情報の照合が、既述が保証する。よって、不可能性が低いと検定された場合に開閉されるので、降下した可能性が高いと検定された場合に開閉されることは無い。そのため、前述のように、振動32を発生に使用することができるのである。また、32-2において、乗客が乗客が乗客に近接する場合は、ドア20がロックされること、防犯安全性を向上させるこ

[illegible]

【0202】以上のとおり、本実施形態においては、車内通信装置28が、車外受信信装置28aによって受信可能な受信帯域を構成し、これを車外通信装置28と28aによって解読可能な受信帯域を構成される。また、車外受信信装置28によって、通信先候補例内通信装置28a構成され、車内通信装置28、車外通信装置28aによって通信相手側通信装置が構成される。さらに、パッチリ18、ドックアップポート18、原動機101乃至によって動力供給装置が構成され、ドックアップポート10、チャレンジシステム3、イグニッションスイッチ58によって前述純然状態の受信帯域を構成し、純然状態の受信帯域と通信装置28、28aによって移動体の無線状態が決定される。移動体の無線状態は移動体の無線状態計測でもある。また、送信機2、2、4は簡便な要求でもよい。送信機2、2、4が、純然状態の受信帯域（ドックアップポート10の5、7、8、11を記述する部分、実行する部分、これによって、トランシーバ5〜8へ通信帯域を出力する部分によって構成される部分）によって計測されることによって、識別信号要求信号が関与して送信されることになる。

【0303】また、ドックアップポート10の58における判定が58である場合に510が実行される場合に58である（58における判定が58である場合）510が実行される場合

[illegible]

[0033]なお、上記機体形態においては、車中両側前方のマップとある座席グループに従って到着されたようにもなっていたが、直前内領域Aにおいても車中客外域Bにおいても検出された場合（パターン2）には、ラングスタートスタンバイモードではなく、ロックアップハイモータに設定されるようになっている。さらに、近距離領域Aにおいては車中客外域Bにおいて6個出た場合とは、領域A、Bの重なり部分Dの差の割合によることとなるからである。また、パターン5に関しては、保護装置8が動作させられるとともに、ロックアップハイモードに設定されるようにされているが、警報装置9は動作させられなくてもよい。搭載機32が作れる区域あるいは検出されない場合には、車中にある可能性もあり、機体しない方が望ましい場合があるためである。さらに、上記実施形態においては、同時に前時と両方の機体状態に基づいてドアアップ用モータ1が動作せしめられるようにされているが、同時にのみあるいは一部の検出結果に基づいて動作機体が制動により停止してもよい。具体的に、同時に検出して保護機32は検出した場合には、両側に同時に搭載機32の機出しを行うことなく、ドア2の閉状態とされた後機体をドアアップ用モータ1を自働させて、ロックしてもよい。また、ドア2の閉状態とされた後の一定時間経過後機体32が検出されなくなることもできる。ロックアップハイモードに切り換えられようとすることは必ず欠けないのである。さらに、同時に車中内領域Cと車中客外域との両方において搭載機32があるか否かを検出する

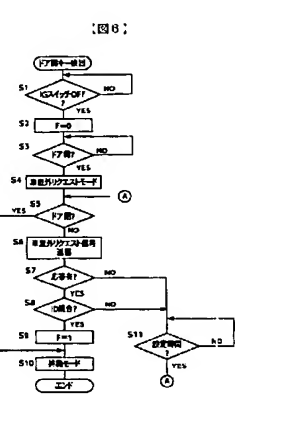
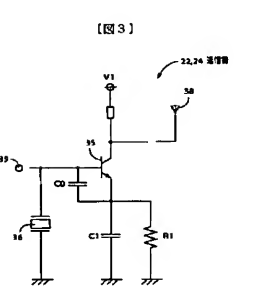
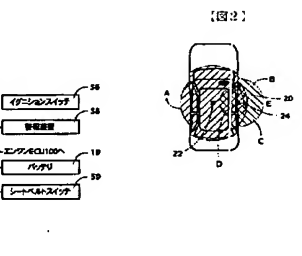
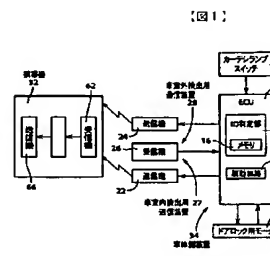
れるようにすることもできる。  
 「0322」また、ドア開閉キー一検出プログラムの、図11のフローチャートで表されるプログラムとしてもよい。本プログラムの実行に代は、遠隔無線回線へ送信しても、ドア2の閉状態にある間は、室外側のドアに近接した4か所が別個要求受信信号が予め定められた設定時間毎に送信されることとなる。そして、ドア2の閉状態に落ちた場合には、S5における信号がY5となり、ドア開閉キー一検出プログラムの実行が終了させられる。本実施形態においては、ドア開閉キー一検出プログラムのS2の1のステップが実行とならない。ドア2の閉状態に落ちた場合には、ドア開閉キー一検出プログラムの実行が終了することになるからである。本実施形態によれば、近接検出2から遠隔回線へ要求受信信号が定期的に送信されるのではなく、恒久的に送信されるため、消費電力を低減する効果を図ることができる。

〔0033〕さらに、上記各英路形態においては、イグネンシウスイチ5がOFに状態にされ、かつ、ドムア20が調状に置かれた場合に、直前の降着する飛輪があるとされて、識別信号要求信号が送信されるようにされていたが、イグネンシウスイチ5がOFに状態にされたこと、シートベルトスイッチ5が非降着状態に対応する状態にされたこととの少なくとも一方が満たされた場合に、降着する飛輪があるとされるようにすることもできる。

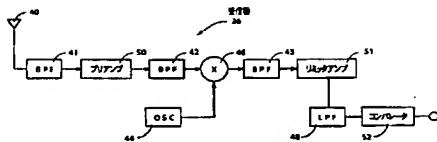
[illegible][illegible]

- 【図10】本発明の一例の実施形態である車庫ドアロック制御装置の外形を示す図である。
- 【図11】上記車庫ドアロック制御装置に内蔵される通信回路の通信可能範囲を示す図である。
- 【図12】上記車庫ドアロック制御装置に内蔵される通信回路の送受信の構造を示す図である。
- 【図13】上記通信装置の送信側の構造を示す図である。
- 【図14】上記通信装置の受信側の構造を示す図である。
- 【図15】上記車庫ドアロック制御装置のROMに記憶されたプログラム・抽出プログラムを表すフローチャートである。
- 【図16】上記ROMに格納されたドア閉時キー・検出プログラムを表すフローチャートである。
- 【図17】上記ROMに格納されたドア閉時キー・検出プログラムを表すフローチャートである。
- 【図18】上記ROMに格納されたドアロックスタンバイプログラムを表すフローチャートである。
- 【図19】上記ROMに格納されたロック状態制御プログラムを表すフローチャートである。
- 【図20】上記ROMに格納されたロック状態制御プログラムを表すフローチャートである。
- 【図21】本発明の一例の実施形態である車庫ドアロック制御装置のROMに格納されたドア閉時キー・検出プログラムを表すフローチャートである。
- 【図22】本発明の一例の実施形態である車庫ドアロック制御装置のROMに格納されたドア閉時キー・検出プログラムを表すフローチャートである。

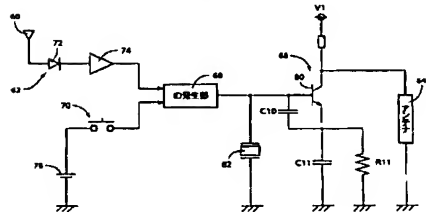
【符号の説明】  
10 ドアロックECU  
12 ID判定部  
14 駆動回路  
16 メモリ  
18 ドアロック用モータ  
22、24 送信機



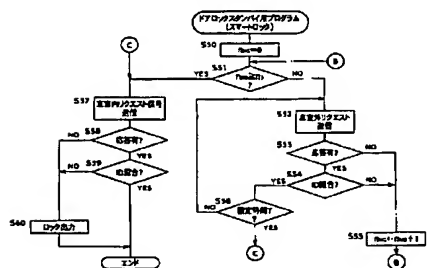
【例4】



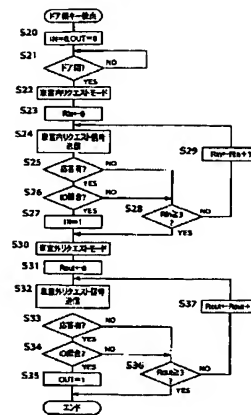
【 肆 五 】



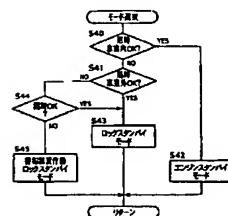
{ 8 }



{ 147 }



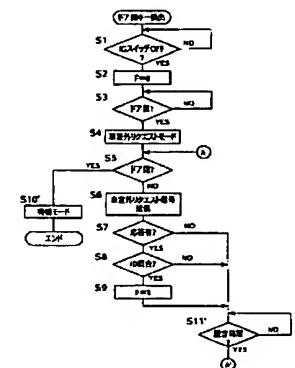
【图 10】



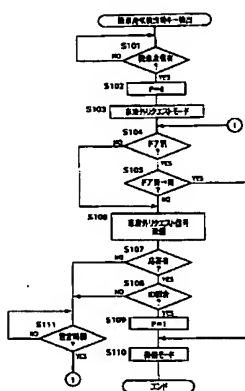
[149]

	協同加工関係		協同加工有無	協同加工名
	事業主A	事業主B		
パター-1	OK	NG	-	エンゲル・ス スポンジパ ー
パター-2	OK	OK	-	・
パター-3	NG	OK	-	ロクス・ス ポンジパ ー
パター-4	NG	NG	OK	・
パター-5	NG	NG	NG	協同加工有 ロクス・ス ポンジパ ー

【例 11】



【例 12】



フロントページC)続き

```
F ターム(秒) 2E250 AA21 BB08 BB12 BB35 0006
              FF24 FF27 FF36 H402 7101
              7103 KX03 1103 SS01 SS02
              SS04 SS17 1104 1108 11032
              VVV0
              5X048 AA06 BA42 BA53 DU01 LX01
              EA16 1101 1106
```